TEREX® | TRUCKS

TA400

TOMBEREAU ARTICULÉ

Caractéristiques en bref

Charge utile max	38 tonnes
Volume, en dôme	23,3 m³
Puissance brute	331 kW (450 CV)
PLI Tier 4i	A1115
PLI Tier 2	A1112

Points forts

- Véhicule poids lourd doté d'un moteur puissant, affichant la meilleure performance de sa catégorie et s'avançant dans dans des endroits où d'autres ont dû renoncer à aller
- Cabine du conducteur bénéficiant d'un aménagement hors pair
- Un des tombereaux articulés les moins consommateurs de carburant dans le secteur des engins de construction
- Testé dans les conditions extrêmes afin de démontrer la puissance, la fiabilité et la productivité élevées
- Productivité accrue grâce à une rampe franchissable exceptionnelle et des vitesses de déplacement élevées

GENERATION 9

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR

Moteur	Scania DC13
Type	Moteur diesel 6 cylindres en ligne, quatre temps,injection directe, refroidi par eau, turbocompressé avec refroidissement air/air à l'admission, gestion électronique et frein moteur sur échappement
Cylindrée	12,7 litres
Alésage x course	130 x 160 mm
Puissance brute	331 kW (450 CV) à 2100 tr/min
Puissance nette	321 kW (436 CV) à 2100 tr/min
Couple maximal	2 100 Nm à 1350 tr/min
Norme utilisée pour définir la puissance brute	SAE J1995 Jun 90
Émissions	Tier 4i aux États-Unis / Niveau IIIB pour l'UE. Variante conforme aux normes Tier 2 aux États-Unis / Niveau II pour l'UE
Circuit électrique	Démarreur électrique 24 V. Alternateur 100 A. Deux batteries 12 V 175 Ah
Filtre à air	Filtre à air sec avec élément de sécurité, éjection automatique des poussières et témoin d'obstruction
Ventilateur	Filtre à air sec avec élément de sécurité, éjection automatique des poussières et témoin d'obstruction
Altitude (Fonctionnement en régime réduit à partir de)	3 000 m

TRANSMISSION

Allison HD4560 avec ralentisseur directement intégré au moteur, transmission entièrement automatique à trains planétaires, commande électronique, six vitesses en marche avant et une vitesse en marche arrière.

Une boîte de transfert à 2 vitesses distante transmet l'entraînement aux roues avant et arrière via un différentiel à blocage.

Vitesse à pleine charge km/h	Rapport	Ratio 1		Ratio 2	
		Marche AV		Marche AR	
	1	5,8	5,0	8,9	7,8
	2	12,2	-	18,5	-
	3	17,6	-	26,7	-
	4	26,5	-	40,0	-
	5	34,7	-	50,5	-
	6	38,8	-	55,6	-

ESSIEUX

Trois essieux assurent un entraînement permanent à 6 roues motrices, avec un couplage différentiel entre les essieux pour éviter l'emballement de la chaîne cinématique. Essieux extrarobustes avec arbres entièrement flottants et réducteurs planétaires dans les moyeux. Différentiels à glissement limité automatiques sur chaque essieu. L'essieu arrière moteur intègre un différentiel qui assure la transmission au dernier essieu arrière. Ce différentiel et celui de la boîte de transfert se bloquent simultanément via un commutateur actionné par l'opérateur.

Ratio du différentiel	3,70 : 1
Réduction par les planétaires	6,35 : 1
Réduction globale de la transmission	23,50 : 1

SUSPENSION

Avant	Quatre bras de suspension et une barre Panhard guident l'essieu avant et offrent un centre de roulis plus élevé. La position optimale de l'essieu avant, les supports d'articulation et d'amortisseur largement espacés, montés directement au-dessus de l'essieu, et le long débattement de la suspension s'associent aux deux amortisseurs extrarobustes situés de chaque côté pour assurer une maniabilité et une conduite exceptionnelles.
Arrière	Chaque essieu est couplé au châssis par trois bras à bagues en caoutchouc avec protection latérale assurée par un bras transversal. Des balanciers latéraux répartissent la charge sur les deux essieux arrière. Le mouvement de la suspension est amorti par des unités de compression en caoutchouc/métal laminés montées entre les essieux et sous les extrémités des balanciers. Les points d'articulation des bras de suspension sont équipés de bagues en caoutchouc et ne nécessitent qu'un entretien minime.

DIRECTION

Direction hydrostatique assurée par deux vérins à double action avec amortissement de fin de course, alimentés par une pompe à pistons à débit variable / détection de charge. Une pompe alimentée par la transmission fournit une pression de direction secondaire. Lorsque cette deuxième pompe est activée, un signal sonore et un témoin lumineux se déclenchent.

Angle de direction de chaque côté	45°
Nombre de tours de volant, de butée à butée	4
Pression du circuit	240 bar
Rayon de braquage SAE	9 185 mm
Rayon de dégagement	9 675 mm

CHÂSSIS

Châssis avant et arrière à structure en acier haute résistance soudée en continu avec longerons caissonnés rectangulaires pour les éléments latéraux et les traverses. L'oscillation interne est assurée par un coupleur cylindrique de grand diamètre doté de bagues nylon. Châssis articulés à 45° de chaque côté grâce à deux axes d'articulation largement espacés dans des roulements à rouleaux coniques étanches montés dos-à-dos.

BENNE

Structure soudée en continu, en acier d'une dureté minimale de 360 BHN, offrant une limite d'élasticité de 1000 MPa. Le becquet arrière à double pente facilite l'éjection des matériaux.

Épaisseur de l'acier :	Plancher et becquet	15,0 mm
	Côtés	12,0 mm
	Avant	8, 0 mm
Volume :	À ras	17,4 m³
	À refus 2:1 SAE	23,3 m³

LEVAGE

Deux cylindres de levage à un étage et double action, amortis en fin de course. Pompe à pistons à débit variable / détection de charge alimentée par la transmission au démarrage. Filtre plein débit sur la ligne de retour. Commande de levage électro-hydraulique, avec gestion électronique de la détente en cas de perte de puissance.

Pression du circuit	240 bar	Temps de levage, benne chargée	12,5 secondes
Débit de la pompe	5,4 litres/s	Temps d'abaissement	8 secondes

FREINS

Système de freinage entièrement hydraulique avec freins multidisques étanches refroidis par circulation d'huile sur chaque roue. Circuits indépendants pour les freins avant et arrière.

Frein de stationnement	Frein à disque appliqué par ressort et libéré par hydraulique sur la chaîne cinématique arrière
Système secondaire	Un circuit secondaire de commande du freinage actionne le frein de service et le frein de stationnement
Ralentisseur	Ralentisseur sur échappement et ralentisseur de transmission

CAPACITÉS

Réservoir de carburant	494 litres
Circuit hydraulique (direction et benne)	341 litres
Carter moteur	54 litres
Circuit de refroidissement	70 litres
Transmission (y compris filtres et refroidisseur)	48 litres
Différentiels avant et arrière (chacun)	38 litres
Différentiel central	39 litres
Planétaires (chacun)	8.5 litres
Circuit de refroidissement des freins	188 litres
Circuit AdBlue (concerne uniquement les modèles Tier 4i)	52 litres
Boîte de transfert	17 litres

PNEUMATIQUES ET ROUES

Pneus	29.5 de série
Jantes	25x25.00 de série
Roues	Jantes de terrassement en trois parties fixées par 19 goujons

www.terextrucks.com

Date d'entrée en vigueur : Juillet 2014. Les caractéristiques des produits et les prix sont susceptibles d'être modifiés sans préavis. Les photographies et/ou les illustrations du présent document sont fournies à titre d'information uniquement. Reportez-vous au manuel de l'opérateur de la machine concernée pour les instructions permettant de l'utiliser correctement. Le non-respect des instructions figurant dans le manuel de l'opérateur, ou toute autre action irresponsable, peut entraîner des blessures graves, voire mortelles. La seule garantie applicable à nos machines est la garantie standard écrite et applicable au produit et à la vente concernés. Terex Trucks exclut toute autre garantie, explicite ou implicite. © 2014 Terex Trucks.

Réf. : TEREX620FR

TEREX® | TRUCKS